POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
OKRĘG POZNAŃSKI
POZNAŃ KONFEDERACKA BARAK 1 TEL. 658-12

SPRAWOZDANIE

Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU OKRĘGU POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

ZA ROK
1956-1957

POZNAŃ 1958

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
OKRĘG POZNAŃSKI
POZNAŃ KONFEDERACKA BARAK 1 TEL. 658-12

SPRAWOZDANIE

Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU OKRĘGU POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

ZA ROK
1956-1957

POZNAŃ 1958

Zakład Produkcji Skryptów Politechn.Pozn.Poznań,ul.Ogrodowa 11
Zam.nr 156/58 - R- - 100 pap.powielaczowy

Sprawozdanie ogólne
Zarządu Polskiego Związku Motorowego - Okręg Poznański
za okres sprawozdawczy 1956 - 1957

Zarząd Polskiego Związku Motorowego - Okręg Poznański wybrany przez Okręgowy Walny Zjazd w dniu 15.7.1956 r. ukonstytuował się jak następuje:

Prezydium:

1. Przewodniczący	- Szyller Jan	- Gwardia Poznań
2. V-ce przew. d/s org.-adm.	- dr Norski Adam	- A.M.K. Poznań
3. V-ce przew. d/s sportu	- Nowak Jan	- Gwardia Poznań
4. V-ce przew. d/s szkol.	- Swidziński Stanisław	- Kolejarz Poznań
5. Skarbnik	- Galusiak Grzegorz	- Sparta Poznań
6. Sekretarz	- Ćwiertnia Jan	- Sparta Poznań

Zarząd:

1. Przew.Okr.Komisji Motoc.	- Mączyński Franciszek	- Stal Poznań
2. Przew.Okr.Komisji Samoch.	- Kossakowski Ryszard	- L.P.Ż. Poznań
3. Przew.Okr.Komisji Szkolen.	- Inż. Bera Bolesław	- A.Z.S. Poznań
4. Przew.Okr.Komisji Prop.i Tur.	- Jankowiak Feliks	- Unia Poznań
5. Przew.Okr.Komisji d/s A.M.K.	- Pileski Witold	- A.M.K. Poznań
6. Przew.Okr.Komisji Kol.Sędz.	- Bukowski Konrad	- Unia Poznań
7. Kier.Ref.Techniczno-Mat.	- Adamski Bolesław	- Start Poznań
8. Członek Zarządu	- ppułk.Hubert Bogdan	- L.P.Ż. Poznań
9. " "	- Sieradzki Stanisław	- Unia Leszno Wlkp.
10. " "	- Marciniak Stefan	- LPŻ Kostrzyn Wlkp.
11. Zastępcy	- Nagengast Michał	- A.M.K. Poznań
12. "	- Hamelka Zygmunt	- Unia Poznań
13. "	- Wojtecki Zdzisław	- L.P.Ż. Wągrowiec

Komisja Rewizyjna:

1. Przewodniczący	- Marszałek Franciszek	- Kolej.Ostrów Wlkp.
2. Zastępca	- Szymański Zygmunt -	- L.P.Ż. Piła
3. Sekretarz	- Krzymiński Stanisław	- Unia Leszno Wlkp.
4. Członek	- Górny Romuald	- L.P.Ż.Wągrowiec
5. "	- Harciczka Rajmund	- Unia Poznań

Komisja Dyscyplinarna:

1. Przewodniczący	- Ratajczak Alfred	- L.P.Ż. Piła
2. Zastępca	- Szyszka Teobald	- Stal Poznań
3. Sekretarz	- inż.Drogowski Jan	- A.Z.S. Poznań
4. Członek	- Raczkowski Wacław	- Start Poznań
5. "	- Kaliszewski Seweryn	- L.P.Ż.Kościan
6. Zastępcy	- Murach Stanisław	- Kolej. Ostrów Wlkp.

W czasie kadencji z początkiem roku 1957 na skutek zmiany miejsca zamieszkania zwolnił miejsce członka Zarządu kol. ppułk. Hubert Bogdan, na miejsce którego, zgodnie z wyborem Walnego Zjazdu, wszedł do Zarządu I-szy zastępca, kol. Michał Nagengast.

Dnia 20.11.1957 r. zginął śmiercią tragiczną długoletni prezes Okręgu, członek Zarządu Głównego P.Z.M., rzeczoznawca techniki motorowej, społeczny kontroler ruchu drogowego, niestrudzony działacz i nieodżałowany przyjaciel tak działaczy, jak i zawodników kol. Szyller Jan.

Z uwagi na krótki termin dzielący dotychczasowy Zarząd od Walnego Zjazdu, funkcję prezesa z urzędu przejął wiceprezes d/s organizacyjnych kol. dr Adam Norski, a ilościowo do składu Zarządu dokooptowano następnego zastępcę kol. Zygmunta Hamelkę.

W okresie sprawozdawczym od sierpnia do grudnia 1956 r. odbyło się 17 zebrań Zarządu, 10 zebrań Prezydium oraz w 1957 r. 34 zebrań Zarządu i 25 zebrań Prezydium. Frekwencja na zebraniach kształtowała się przeciętnie w granicach 70 - 80 %. Niezależnie od prac Prezydium i Zarządu, podkreślić należy aktywną pracę Komisji Sportowej i Sędziowskiej, zajmującej się zagadnieniami sportu, organizacji imprez, obsadą sędziów na

imprezy, usprawnieniami organizacyjno-sprawozdawczymi imprez itp. Szczegółowa praca tychże Komisji ujęta została w niniejszym sprawozdaniu oddzielnie. Oprócz wyżej wymienionych Komisji, powołana została również Komisja Szkoleniowa, która była powiązaniem Zarządu i Prezydium w wykonawstwie uchwał i zarządzeń władz centralnych na odcinku szkoleniowym pomiędzy 5-ma Ośrodkami Szkolenia Motorowego Okręgu Poznańskiego. Praca tejże Komisji miała charakter koordynujący, a nie koncepcyjny, gdyż sprawy szkolenia kierowców regulowane są zarządzeniami władz państwowych, a szkolenie sportowe odbywało się w poszczególnych sekcjach w ramach specjalności danej Sekcji jak: raidy, wyścigi, żużel itd. prowadzone przez trenerów danych dyscyplin sportu.

Referat Propagandy i Turystyki w kadencji obecnej, nie może wykazać się specjalnymi osiągnięciami. Jeżeli chodzi o propagandę sportu motorowego naszego Okręgu, to raczej sprawozdawcy prasowi i dziennikarze, w ramach swych możliwości wykorzystywali łamy poszczególnych gazet i czasopism, jednakże nie byli zasilani komunikatami ze strony Zarządu, mimo że w niektórych wypadkach było można materiały te prasie dostarczyć. Trudno coś powiedzieć w formie oceny o turystyce motorowej. Kiedy w poprzednich latach turyści motorowi przebywali setki kilometrów dróg, podziwiając piękno naszego kraju, to w obecnej kadencji turystyka okryta została mgłą, której początek brał się w Zarządzie Głównym przesuwając się na wszystkie Okręgi. Zarząd Główny kosztem zainteresowań się kontaktami turystyki zagranicznej zaniedbał całkowicie turystykę krajową. Ten stan rzeczy odbił się ujemnie w naszym Okręgu, bo jak na wszystkich odcinkach swej działalności Zarząd oczekiwał od Zarządu Głównego wskazań i materiałów dotyczących turystyki motorowej. Pod koniec kadencji zaczęło działać przy Zarządzie Głównym Biuro Turystyki Motorowej, które stopniowo otwierało swe delegatury w niektórych województwach. Biuro Turystyki Motorowej przy Zarządzie Głównym nie posiadało regulaminu swej działalności, co ujemnie odbiło się na delegaturach tych Biur, pracujących rzekomo przy Zarządach Okręgowych. Zamiast być nierozerwalną komórką Zarządów Okręgowych, Biura Turystyki Motorowej realizowały wskazania swego Biura Centralnego. Sprawa ta zdaniem naszego Zarządu musi być właściwie ustawiona przez Zarząd

Główny ze specjalnym uwzględnieniem potrzeb Okręgu, a nie z wykorzystywaniem Okręgów do realizacji planów centralnych przy nieurzeczywistnianiu potrzeb terenowych.

Referat techniczny Zarządu Okręgu na skutek braku lokali i warunków przeniósł swą pracę do Komisji Sportowej uczestnicząc w komisyjnym przydziale w szczupłych ilościach otrzymywanego sprzętu motocyklowego, który przez nabywców w większej mierze nie był dla celów sportowych użytkowany. Dużą winę ponoszą kierownictwa niektórych Sekcji, Klubów i Automotoklubów, które opiniując pozytywne wnioski swych członków sportowców i działaczy nie dopilnowały, aby sprzęt przydzielony ich najlepszym spośród członków ukazywał się na startach imprez, reprezentując barwy Sekcji macierzystej. Sytuacja sprzętowa uległa w ostatnim czasie znacznej poprawie. Kiedy przed rokiem na zakup części czy sprzętu trzeba było opinii Sekcji, Klubu i P.Z.Mot., to dzisiaj użytkownik nabywa powyższe przeważnie bez żadnych trudności w placówkach detalicznych „Motozbytu" czy M.H.D. Jesteśmy przekonani, że przyszły referat techniczny odciążony staraniem się o zaopatrzenie zajmie się właściwym kierunkiem, tj. pomocą techniczną i usprawnieniami w sprzęcie wyczynowym i raidowym. Dla realizacji nie tylko pomocy technicznej, ale realizacji zadań statutowych, potrzeba nam odpowiednich lokali.

W czasie naszej kadencji staraliśmy się o właściwą lokalizację naszej organizacji na terenie miasta. Występowaliśmy kilkakrotnie do Wydziału Kwaterunkowego, do P.R.Nar. m.Poznania, do Prezydium Rady Narodowej - Dzielnica Grunwald, uzasadnialiśmy nasze potrzeby dowodami, że jesteśmy członkami 4 międzynarodowych federacji motorowych, że w czasie Targów Poznańskich zjeżdżają się do nas goście zagraniczni, żądając jako członkowie tychże samych Federacji chociażby gościnnego krzesła i kilku sportowych słów, pomocy informacyjnej dotyczącej rozrywek kulturalnych czy też drobnej pomocy technicznej przy swym pojeździe mechanicznym. Podkreślaliśmy również, że wystawiamy wszelką dokumentację na pojazdy wyjeżdżające za granicę, że wystawiamy międzynarodowe prawa jazdy itp.
Odwiedzający nas goście patrzyli z politowaniem najpierw na dojazdową polną drogę, potem, potem już się gubili w orientacji,

bo biuro jest na ul.Konfederackiej, połowa warsztatu na ul. Słowackiego, reszta zaś przy ul. Jeżyckiej. W naszych trudnościach pomagała nam miejscowa prasa, zamieszczając artykuły uzasadniające potrzeby Polskiego Związku Motorowego - Okręg Poznański, jednakże mimo naszych wspólnych wysiłków Rady Narodowe milczały wzgl. załatwiały sprawę lokalową negatywnie. Po ostatnim naszym wystąpieniu, w chwili gdy piszemy sprawozdanie,jest jeszcze otwarta sprawa lokalowa w Prez. Rady Narodowej m. Poznania i dzielnicy Grunwald.

Zaraz po Walnym Zjeździe Zarząd Okręgu zreflektował się, że popełnił ten sam błąd, który popełniają nasze władze centralne, a mianowicie:

W składach tak Zarządu Głównego, jak i Okręgowych nie przewidziano miejsca dla bardzo ważnego referatu,jakim jest referat sanitarny. Dzisiaj nie możemy my ani Zarząd Główny poddać ocenie wypadkowość w sportach motorowych i motoryzacji. Nie możemy nieść pomocy, chociażby na drodze stosowania właściwego osprzętu, jego ulepszania w imprezach i życiu codziennym, gwarantującego maksimum bezpieczeństwa, tak zawodnikom, działaczom,jak i szerokim rzeszom użytkowników pojazdów mechanicznych. Referat sanitarny, obsadzony przez członka Zarządu - fachowca lekarza, musi być uwzględniony w przyszłym składzie tak Zarządu Okręgowego, jak i Zarządu Głównego i to stawiamy jako dezyderat.

W czasie naszej kadencji zaszły również różne przemiany,które w większej czy mniejszej mierze odbiły się na strukturze naszej organizacji. Pierwszą zmianą było uchwalenie przez Krajowy Zjazd Delegatów szeregu zmian statutowych,co z kolei pociągnęło za sobą różne zmiany natury organizacyjnej. Obok reaktywowania działalności Automobilklubów zajmujących się odcinkiem samochodowym, podlegających Radzie Głównej Automobilklubów przy Zarządzie Głównym P.Z.M. nastąpiła likwidacja dotychczasowych Automotoklubów, będących klubami w gestii Okręgów P.Z.Mot. Wydzielono również z gestii Okręgów Zespoły Rzeczoznawców i poporządkowano Radzie Głównej Rzeczoznawców przy Zarządzie Głównym P.Z.Mot. Dalej utworzono w Zarządzie Głównym P.Z. Mot. Biuro Szkolenia Motorowego, oparte o odrębny, tymczasowy regulamin, jak również Biuro Zaopatrzenia z własnym, również tymczasowym,regulaminem, nie mówiąc o Biurze Turystyki Motorowej,

o którym już wspominaliśmy. Te wszystkie zaszłe i zachodzące zmiany można by było już ocenić, gdyby nie to, że wszystko co się dzieje jest oparte o regulaminy tymczasowe i dlatego właśnie nie można z powodu zachodzących zmian ocenić pozytywnie, czy negatywnie. W zachodzących zmianach zatracamy coraz więcej nasz właściwy kierunek pracy społecznej, społecznego powiązania z działaczami stanowiących Zarządy Sekcji, Klubów i Automobilklubów, z zawodnikami i szeroką rzeszą społeczeństwa, będącą sympatykami sportów motorowych, a przede wszystkim z członkami wszystkich Automobilklubów, Klubów i Sekcji.

Pisząc to nie mamy zamiaru łagodzić naszych błędów popełnianych w czasie trwania kadencji, ale czy można od członków Zarządu wybranych na Walnym Zjeździe jako najlepszych działaczy Okręgu żądać prowadzenia działalności operatywno-kontrolnych i rentowności organizacji w 80 %, a tylko w 20 % żądać poświęcania czasu na pracę społeczną, niesienia wzajemnej pomocy członkom, Automobilklubom, Klubom i Sekcjom będących podstawą istnienia P.Z.Mot.

A teraz przyjrzyjmy się rzeczywistości.

W naszym Okręgu posiadaliśmy na 31.12.1957 r. 5 Ośrodków Szkolenia Motorowego z 26 samochodami osobowymi, 5 samochodami ciężarowymi, 20 motocyklami, stanowiącymi wyłącznie tabor przeznaczony do szkolenia. Na powyższych Ośrodkach ogółem zatrudnionych było 34 pracowników etatowych, zajętych wyłącznie zagadnieniami szkoleniowymi. Biuro Okręgu natomiast zatrudniało:

a) 3 pracowników w Dziale Księgowości
b) 1 pracownika w Dziale Szkolenia
c) 1 pracownika st.referenta i maszynistkę łącznie
d) 1 pracownika w Dziale Sportu i Turystyki
e) 1 sekretarza
f) 1 woźnego

Jeżeli dodamy do powyższego, że tylko 1 pracownik (d) jest przeznaczony do realizacji zadań społecznych w 100 %, a 1 pracownik(c) ma łącznie z sekretarzem pewien tylko procent czasu na wykonywanie tych zadań, to stwierdzimy, że ten nikły procent pokrywa właśnie te 20 % wkładu czysto społecznego członków Zarządu. Prawdą jest, że żywotność w dużym procencie uwarunkowana jest zasobem gotówki, ale czy należy w pogoni za

gotówką angażować 80 % wkładu pracy społecznej członków Zarządu, kiedy widzimy wymagającą pracy społecznej sytuację organizacyjną Automobilklubów, Klubów i Sekcji Motorowych. Te same objawy zaniku pracy sportowo-społecznej i przerzucanie jej na szkolenie spotykamy w Klubach L.P.Ż., prowadzących również szkolenie jak Polski Związek Motorowy. W tym miejscu nie chcemy i nie powinniśmy być źle zrozumiani, bo przedstawiamy sprawy obiektywnie, a ewentualnie wypracowane sumy z jednej, czy w drugiej organizacji służą w kraju jednym celom. Przedstawiając powyższe, nie dążymy do wyeliminowania szkolenia objętego zadaniami tych organizacji, ale jesteśmy przekonani, że sprawa ta na skali krajowej winna być uregulowana z uwzględnieniem odciążenia od tych zagadnień działaczy sportu motorowego.

Ogólnie patrząc wydawać by się mogło, że nasza działalność szkoleniowa to niewyczerpane źródło dochodu. Tak jednak nie jest. Posiadany tabor szkoleniowy jest bardzo przestarzały i wymaga coraz większych nakładów finansowych na jego bieżące utrzymanie stałej sprawności. Jeżeli dodamy do tego, że ceny na samochody, motocykle, ogumienie i części zamienne właśnie w czasie naszej kadencji wzrosły od 100 do 400 %, a opłaty za szkolenie nie zostały podwyższone od roku 1952, to stwierdzimy, że wypracowane powiększenie majątku P.Z.Mot. Okręg Poznański w tym okresie mogło tylko nastąpić przez wytężoną pracę, tak Zarządu Okręgu z jego Komisjami, jak i wkładem pracy pracowników etatowych Ośrodków Szkolenia i Okręgu. Aczkolwiek samowystarczalna gospodarka finansowa i przewidywane plany translokacji Biur i Ośrodka oraz plany zakupu drogiego, nowego sprzętu szkoleniowego i pomocy naukowych zmuszały nas do stworzenia rezerw, to jednak w ramach naszych możliwości przeznaczaliśmy gotówkę na działalność sportową. Tutaj pozwalamy sobie wymienić niektóre sumy przeznaczone na działalność sportową w okresie kadencji.

propaganda	zł 1 361,-
druki organizacyjne impres motorowych, rozdawane organizatorom bezpłatnie	" 7 021,-
uzupełnienie biblioteki	" 3 431,-
zjazdy, uroczystości	" 1 520,-
nagrody sportowe	"17 713,-
imprezy sportowe	"23 540,-
dotacje dla Automobilklubu	"10 000,-

Niezależnie od wkładów finansowych przekazano bezpłatnie dla celów sportowych na rzecz Automotoklubu (obecnie Automobilklubu, Poznań) 1 samochód osobowy Fiat 1100 (do remontu) oraz 5 nowych opon i dętek 500 x 15 jako wyposażenie dla tegoż samochodu. Na Automotoklub Wrześnię przekazaliśmy 3 motocykle S.H.L.125, 1 motocykl DKW 250 (do remontu) nie licząc przekazanych krzeseł na wyposażenie świetlicy.

W okresie sprawozdawczym, jak już wspominaliśmy, nie tylko w Polskim Związku Motorowym zachodziły zmiany organizacyjne, ale tymi zmianami organizacyjnymi objęty został cały sport krajowy. Zmiany te wprawdzie dobiegają już końca i jesteśmy przekonani, że samodzielność Automobilklubów, Klubów i Sekcji Motorowych już w roku 1958 przyniesie dla sportu motorowego dodatnie rezultaty. Jeżeli porównamy ilościowo, to na początku naszej kadencji mieliśmy w Okręgu 44 Sekcje, Kluby czy Automotokluby, natomiast na koniec roku 1957 notujemy w ewidencji 39. Różnica tych 5-ciu nie oznacza, że zostały z tych czy innych względów zlikwidowane. W tych 5-ciu znajdują się byłe Automotokluby, które w chwili pisania sprawozdania dokonują formalności administracyjno-rejestracyjnych nowych statutów i jeszcze w bieżącym roku będą czynnymi Sekcjami Motorowymi na naszym terenie.

Zgodnie z realizacją wytycznych naszego statutu współpracowaliśmy społecznie z Wojew. Komendą Ruchu M.O., z Miejską Komendą Ruchu M.O., Prezydium W.R.N. Wydział Komunikacji Drogowej, Prezydium M.R.N. miasta Poznania - Wydział Komunikacji Drogowej, P.C.K. itd. W wykonawstwie planów zawsze stawialiśmy naszą pracę społeczną wyżej wymienionym do dyspozycji, nie szczędząc w ramach naszych możliwości pomocy materialnej na propagandę różnych akcji zwalczania wypadków drogowych. Za współpracę na odcinku walki z wypadkami drogowymi podziękować musimy również Sekcjom i Klubom Motorowym, które czynnie się włączały tak na terenie miasta, jak i Województwa. Na terenie miasta Poznania poza pracą Sekcji i Klubów duży wkład pracy w zasilaniu akcji osobowo-taborowo i materialnie niosły przedsiębiorstwa transportowe, a szczególnie M.P.K.

Niesposób w sprawozdaniu pominąć prasy poznańskiej, a szczególnie „Głosu Wielkopolskiego" i „Expressu Poznańskiego", za okazywaną życzliwą pomoc w drukowaniu na łamach swych pism nie tylko wiadomości o sporcie motorowym, ale pełnego włączania się w prowadzone akcje walki z wypadkami. Do wieńca współpracy jesteśmy również zobowiązani włączyć oddany nam wkład pracy na terenie naszego województwa przez rozgłośnię Polskiego Radia jak i Telewizję Poznańską.

Na współpracę Zarządu Głównego trudno znaleźć jakieś kryterium, gdyż pracował w tym samym okresie w dokonywanych przemianach organizacyjno-administracyjnych sportu, przemianach, które wymagały i wymagają jeszcze rozwiązania wielu problemów. Z uznaniem podkreślić jednak musimy, że dokonywane zmiany przez Zarząd Główny, chociaż jeszcze w niektórych wypadkach noszące formy tymczasowości, dawały i dają rezultaty dodatnie i pomnażają wieloletnią tradycję i dorobek Polskiego Związku Motorowego.

Tak w obecnej kadencji w krótkim zarysie wyglądała praca Zarządu Okręgu. Praca ta nacechowana była koleżeńską atmosferą, szczerością, wzajemnym zrozumieniem zadań pracy społecznej. Te cechy współpracy pozwoliły nam na ujęcie wyników naszej pracy w niniejszym sprawozdaniu i poddaniu ich ocenie Okręgowemu Zjazdowi Delegatów.

Sprawozdanie nasze niestety zakończyć musimy wyrazami głębokiego współczucia, gdyż w okresie sprawozdawczym przedwcześnie opuścili szeregi działaczy i zawodników nasi nigdy niezapomniani koledzy śp.śp. Stanisław Kowalski, Ryszard Stroiński, Bolesław Burzyński, Bolesław Puper, Jerzy Mieloch i Jan Szyller - cześć ich pamięci

Poznań, dnia 9 marca 1958 r.

/-/ Jan Ćwiertnia
Sekretarz

/-/ dr Adam Norski
Wiceprezes d/s organiz.

Sprawozdanie z działalności

Komisji Dyscyplinarnej przy Z.W. P.Z.M. w Poznaniu

Komisja Dyscyplinarna działała w następującym składzie:

Przewodniczący	kol. Ratajczyk Alfred	L.P.Ż. Piła
z-ca przew.	kol. Szyszka Teobald	„Stal" Poznań
sekretarz	kol. Drogowski Jan	A.Z.S. Poznań
członek	kol. Raczkowski Wacław	„Start" Poznań
członek	kol. Murach Stanisław	„Kolejarz" Ostrów
z-ca członka	kol. Kaliszewski Seweryn	L.P.Ż. Kościan

Rozpatrzyła następujące sprawy:

1. Sprawę ob. Nowaka z „Start" Gniezno przekazaną przez Z.G. P.Z.M. Warszawa, która z powodu braku materiału dowodowego została anulowana.

2. Komisja Sportowa przekazała sprawę kol. Radziuka z L.P.Ż. Piła po zwróceniu się o dokładne wyjaśnienia tej sprawy (materiał dowodowy); wyjaśnień nie uzyskaliśmy i z tego powodu sprawa została anulowana.

3. Zarząd Wojewódzki P.Z.M. w Poznaniu przekazał sprawę kol. Szymańskiego z L.P.Ż. Piła. Po rozpatrzeniu materiału dowodowego kol. Szymańskiemu udzielono nagany. Kol. Szymański odwołał się do Głównej Komisji Dyscyplinarnej, której przekazaliśmy dokumenty w.w sprawy.

Poznań 17.II.1958 r.

Za Komisję Dyscyplinarną
Sekretarz

(-) inż. Jan Drogowski

Poznań, dnia 17 lutego 1958 r.

S p r a w o z d a n i e

Komisji Sportowej Motocyklowo-Samochodowej P.Z.M. Okręg Poznański za rok 1956/57

Skład Komisji Sportowej:

1. Kol. Mączyński Franciszek - przewodniczący
2. Kol. Bukowski Konrad - z-ca przewodniczącego
3. Kol. Adamski Bolesław - członek
4. Kol. Piłat Stefan - członek
5. Kol. Marciniak Stefan - członek

Komisja Samochodowa:

1. Kol. Kossakowski Ryszard - przewodniczący
2. Kol. inż. Rogala Mieczysław - członek
3. Kol. Skowron Henryk - członek

W okresie sprawozdawczym Komisja Sportowa miała dwie Podkomisje Motocyklową i Samochodową. Komisja Sportowa miała za zadanie załatwianie na bieżąco spraw sportowych motocyklowych i samochodowych, oraz zabezpieczenie realizacji kalendarza sportowego i na tym odcinku szczególnie Podkomisja Motocyklowa skoncentrowała swoją działalność.

Podkomisja samochodowa z uwagi na to, iż nie organizowano eliminacji okręgowych, włączyła się czynnie do pracy w Podkomisji Motocyklowej.

Trzeba podkreślić bardzo dobrą współpracę Komisji Sportowej z Komisją Sędziowską, gdyż członkami obu Komisji byli ich przewodniczący. Nie można pominąć również ścisłego kontaktu pracownika etatowego PZM d/s sportu, który był zawsze obecny na posiedzeniach obu Komisji.

Zebrania Komisji odbywały się regularnie w każdy wtorek, na których omawiano i załatwiano wszystkie sprawy sportowe i sędziowskie.

Współpraca między Komisjami a Zarządem układała się dobrze. Komisje nie wkraczały poza zakres swych kompetencji objętych

regulaminem, przedkładając wszystkie sprawy na Zarząd do akceptacji bądź pod dyskusje. Można dyskutować czy ten styl pracy był dobry. Wypada jednak stwierdzić, że Komisja zbyt mało poświęcała czasu na wypracowanie nowych koncepcji czy zbyt mało podejmowała wniosków odnośnie dalszego rozwoju sportu motorowego w naszym okręgu. Była jedynie ciałem koordynującym. Ponieważ jednak sytuacja w sporcie motorowym w całym kraju nie jest zadowalająca z uwagi na brak sprzętu, jego wysokie ceny, ciągłe reorganizacje klubów czy nawet PZM, to należy powiedzieć, że Komisja Sportowa zrobiła dużo. Poważną jej zasługą jest realizacja kalendarza imprez motorowych. Zatwierdzony plan imprez przewidywał zorganizowanie 59 imprez, a wyprowadzono 95, w tym 3 samochodowe. Wynika z tego, że plan został mocno przekroczony, chociaż naszym zdaniem był on zbyt niski.

Z przedstawionej ilości imprez zorganizowano:

1.	Raidów I Kroku i Prób Sprawności	17
2.	" Uniwersalnych	7
3.	" Patrolowych	4
4.	Motocrossow	4
5.	Wyścigów trawiastych	3
6.	" ulicznych jako Eliminacje do M.P.	1
7.	" żużlowych towarzyskich	15
8.	" " o mistrzostwo I, II i III Ligi	28
9.	" " z udziałem zawod. zagranicznych	6
10.	Konkursowych Jazd Samochodowych	2
11.	Raidów samochodowych	1
12.	Imprez różnych	8
	razem	95

Z powyższego zestawienia wynika, że w porównaniu do sezonu 1955/56 daje się zauważyć systematyczny spadek ilości organizowanych imprez, szczególnie raidowych. Tę samą sytuację obserwujemy na odcinku zdobywania klas sportowych. Wg stanu na dzień 31.XII.1957 r. posiadamy klas sportowych: Klasy I 3, klasy II 43, klasy III 330. W porównaniu z rokiem 1956 licencji klasy III ubyło 68, a klasy II przybyło 10. Ubytek tłumaczy się spadkiem ilości startujących w raidach starszych zawodników i brakiem młodszych na skutek zużycia się posiadanego sprzętu i braku nowego.

Jeżeli chodzi o ogólną ocenę organizacyjną,to należy stwierdzić znaczne podniesienie się poziomu organizacyjnego tak w klubach organizujących raidy, jak i w klubach organizujących wyścigi żużlowe i uliczne. Do niedomagań na odcinku organizacyjnym należy zaliczyć zbyt późne nadsyłanie regulaminów do zatwierdzania, niedotrzymywanie terminów zgłoszeń przez zawodników i kluby oraz szereg innych.

Fakty te świadczą o słabej pracy szkoleniowej w klubach nad zawodnikami, bowiem znane są fakty Komisji Sportowej nieznajomości wśród zawodników odnośnych regulaminów i to tak w raidach,jak i w żużlu, gdzie znajomość regulaminów jest konieczna. Brak tych podstawowych wiadomości regulaminowych powoduje szereg protestów, narzekań na sędziów a niejednokrotnie kłótni między zawodnikami, kierownikami drużyn i sędziami. Fakty te w poważnym również stopniu utrudniają sprawne przeprowadzenie imprez. Komisja Sportowa ma również szereg zastrzeżeń do sędziów, którzy nieraz zbyt późno przyjeżdżają na imprezy i w ten sposób nie mogą i nie mają czasu dostrzec niedociągnięć. Wypadków takich najwięcej notuje się w raidach, a przecież są to imprezy ważne i wymagające należytego przygotowania.

Do bardzo pozytywnych punktów zaliczyć należy nawrót do uroczystego ogłaszania wyników i wręczania nagród. Podkreślić należy, że tradycję tę wskrzeszają kluby motorowe L.P.Ż.

Jak przedstawiał się rozwój sportu motorowego w naszym Okręgu w poszczególnych dyscyplinach:

Raidy:

Szczegółowe wyniki znajdą koledzy w załącznikach sprawozdania, jednakże parę słów o organizatorach i zawodnikach powiedzieć należy. Mistrzem Okręgu (zespołowym) został L.P.Ż. Poznań, I wicemistrzem L.P.Ż. Piła i II wicemistrzem A.Z.S. Poznań.

O L.P.Ż. Poznań można powiedzieć, że mistrzostwo zdobył zasłużenie posiadając wyrównaną i młodą drużynę raidową. Depce mu po piętach L.P.Ż. Piła. Zdobycie trzeciego miejsca przez poznański A.Z.S. jest dla tego klubu bardzo dużym osiągnięciem. Klub ten, jeden z nielicznych klubów w Polsce z tego pionu, przy nikłej ilości zawodników i sprzętu udowodnił, że i pozostałe kluby stać na więcej, że praca organizacyjna w tym klubie jest na właściwym poziomie. Posiada dobrych zawodników i dobre choć szczupłe grono działaczy.

Szczegółowym omawianiem wyników indywidualnych zajmować się nie będziemy, ponieważ znajdą je koledzy w załącznikach. Podkreślić jedynie należy bardzo nieznaczny udział, poza klubami LPŻ, zawodników z innych klubów, a przecież raidy są imprezami, które dają prawdziwą szkołę jazdy przyszłym zawodnikom w każdej dyscyplinie sportów motorowych.

W załączniku wyników indywidualnych uderza brak wyników kat.B. Z braku nikłej i regulaminowej ilości zawodników nie rozegrano raidów w tej klasie. Jeśli byliby zawodnicy, to niestety nie możemy tego powiedzieć o sprzęcie, którego w zasadzie w naszym okręgu nie ma. Zresztą koledzy wiedzą i znają trudności w zaopatrzeniu zawodników w sprzęt raidowy.

Przeprowadzono również Mistrzostwa Patrolowe Okręgu, wyłącznie z udziałem klubów LPŻ. Mistrzostwo zdobył LPŻ Wągrowiec, I wicemistrzem został LPŻ Piła, a II wicemistrzem LPŻ Turek.

Niestety kluby całkowicie zaniedbały organizacje takich imprez jak raidy obserwowane i motocrossy. Trzeba powiedzieć, że i Komisja Sportowa nie miała żadnego wpływu na urządzanie takich imprez, wymagających wielu działaczy, sprzętu i znacznych nakładów finansowych. Trzeba jednak wznowić wysiłki, by te piękne imprezy wprowadzić do kalendarza, a nawet rozegrać mistrzostwa Okręgu w motocrossie. Brak tych imprez w naszym okręgu odbił się ujemnie wśród zawodników startujących w M.P., którzy z reguły kończyli na dalekich miejscach bądź nie kończyli zawodów.

Wyścigi uliczne

Poznań znany był w Polsce jako kolebka wyścigów ulicznych i dobrych jeźdźców. Mimo znacznych wysiłków działaczy poznańskiej Unii i Zarządu PZM jesteśmy w dalszym ciągu pomijani przy przydziale maszyn wyścigowych. Mimo to w Poznaniu mamy zawsze mistrza Polski, a ostatnim z tej złotej ongiś serii jest młody zawodnik Unii Mankiewicz, który już po raz drugi został Mistrzem Polski w kat. 125 ccm. Jest to wielką zasługą tak klubu, jak i jego osobista, który wiele czasu poświęcił na właściwe przygotowanie maszyny.

Znane nam były trudności w doborze właściwej trasy wyścigowej w Poznaniu.

Wydaje się nam, że trasa,na której ostatnio rozegrano jedną z eliminacji do M.P.,rozwiąże ten problem. Gwoli prawdy należy powiedzieć, że Motoklub Unia wyprowadził te imprezy bardzo dobrze.

Brak sprzętu, a nawet i zawodników szczególnie w terenie uniemożliwił rozegranie Strefowych Mistrzostw Wyścigowych, jakie dawniej choć z trudnością były wyprowadzane. I do tej tradycji należy powrócić.

Wyścigi trawiaste:

Kilka lat temu Poznań cieszył się sławą miasta posiadającego wspaniały tor trawiasty, dobrych zawodników i znającej się publiczności. Kilka pociągnięć pióra przekreśliło na dłuższy czas dalszy rozwój tej pięknej i atrakcyjnej imprezy wyścigowej. Zakaz startowania na paliwie alkoholowym, likwidacja finału z wyrównaniem i targi z właścicielami toru przyczyniły się do formalnego zaniku wyścigów trawiastych. Sporadyczne wysiłki działaczy Unii kończyły się z reguły poważnymi niedoborami w kasie klubu, a i zainteresowanie publiczności bardzo spadło. Nie bez wpływu na ten fakt było wycofanie się Jerzego Mielocha, a i kluby zaniechały przygotowania maszyn do wyścigów na trawie.

Dziś możemy z zadowoleniem stwierdzić, że Zarząd Główny PZM zrozumiał swój błąd i przywrócił starty na paliwie alkoholowym, zezwalając również na start w finale z wyrównaniem. Skończyły się również targi o tor. Motoklub Unia chcąc przywrócić Poznaniowi takie wyścigi zorganizował w ubiegłym sezonie tradycyjne zawody o Złoty Kask w obsadzie Międzynarodowej. Wzrosło zainteresowanie zawodników i publiczności i miejmy nadzieję, że jeszcze nieraz spotkamy się na dawnej Ławicy.

Trzeba również podkreślić operatywność działaczy Unii w organizowaniu podobnych imprez w terenie. Wyścigi na trawie zorganizowali oni w dalekim Sierakowie, obsadzali swymi zawodnikami podobne zawody w Racocie. Miejmy nadzieję, że tradycję tę działacze Unii podtrzymają i w nowym sezonie sportowym.

Wyścigi na żużlu:

Największym jednak zainteresowaniem w naszym okręgu cieszą się wyścigi na żużlu. Dla ścisłości trzeba powiedzieć, że posiadamy w I Lidze Unię Leszno, która po krótkiej nieobecności powróciła w jej szeregi i zajęła miejsce Kolejarza Rawicz, który spadł do II Ligi. Oby powtórzyła się historia podobna i cieszylibyśmy się, gdybyśmy widzieli w przyszłym sezonie Kolejarza Rawicz w I Lidze. W II Lidze posiadamy jeszcze Ostrowie, którana pewno poprawi swe wyniki, by nie zagrażał jej spadek, a chętnie widzielibyśmy ją na czele tabeli.

Niesposób pominąć przyczyn, które złożyły się na spadek Kolejarza z I Ligi. Chyba wszyscy koledzy znają sprawę Kapały oraz trudności, szczególnie pod koniec sezonu, ze skompletowaniem drużyny. Trudności te nie były jednak całkowicie zależne od kierownictwa klubu. Komisja Sportowa chciałaby, by sprawa Kapały została załatwiona jak najprędzej.

Unia Leszno poszła właściwą drogą odmładzając skład swej drużyny. Wychowanie takich zawodników jak Zyto i Walinski jest dużą zasługą kierownictwa i kol. Olejniczaka jako trenera.

Już od kilku lat Zarząd Okręgu w osobie Komisji Sportowej był Gestorem w rozgrywkach zużlowych III Ligi. Wiele czasu i pracy włożyła Komisja Sportowa, by rozgrywki te przebiegały sprawnie i w terminach regulaminowych. Jak te sprawy będą wyglądały w obecnym sezonie, nie wiadomo.

W III Lidze Okręg nasz reprezentowany był przez Start Gniezno, który zdobył mistrzostwo grupy północnej, oraz przez Polonię Piła, Spartę Śrem i Olimpię Poznań. Zdobywając mistrzostwo grupy, Start awansował do II Ligi. Tak Unii Leszno, jak i Startowi składamy serdeczne gratulacje.

Osobnym rozdziałem jest sprawa Olimpii Poznań, która za rozegranie dodatkowego meczu w C.S.R. i przesunięcie terminu pierwszej rozgrywki, została wycofana z rozgrywek. Wydaje się nam, że decyzja ta została podjęta przez Zarząd Główny zbyt pochopnie. Jeśli miała ona spełniać rolę zapobiegawczą, to z argumentem takim nie możemy się zgodzić, znając wypadki z innymi klubami. Decyzją tą odebrano Poznaniowi drużynę żużlową, która po kilku rozegranych meczach towarzystkich, bez opieki, wytykana rozpadła się.

Zawodnicy rozeszli się, maszyny niszczą się w magazynie, niszczy się nie najgorszy przecież tor żużlowy. Czyż nie żal nam tysięcy złotych wydanych na tę sekcję, na zbudowanie toru, który to wie czy w przyszłości nie będzie zlikwidowany? Przyszły Zarząd winien głębiej zainteresować się tą sprawą. Tworzy się nowe sekcje żużliwe w Tarnowie, Szczecinie, gdzie zaczynają od początku, a Poznań nie ma mieć żużla?

Nie sposób pominąć milczeniem wprowadzenie nowych cen na motocykle żużlowe. Ceny te stawiają pod znakiem zapytania dalszy rozwój sportu żużlowego. Żaden klub nie jest w stanie zapłacić za FISA prawie 42 tysiące zł czy połowę tej sumy za silnik. Wiemy, że jest to sport bardzo drogi, ale wprowadzenie nowych cen jest rzucaniem kłód pod nogi żużla. Wydaje się nam, że sprawą tą winien mocno zainteresować się Zarząd Główny i wszystkie zainteresowane kluby, gdyż tylko zmasowane interwencje mogą zlikwidować ten, nazwijmy go, paradoks. Nie wierzymy bowiem, by koszt wyprodukowania motocykla żużlowego był aż tak wysoki.

Tak w skrócie przedstawiałby się rozwój poszczególnych dyscyplin sportu motorowego w naszym okręgu. Przejdźmy następnie do innych spraw.

Palącą sprawą i od lat bardzo zaniedbaną jest sprawa regulaminów. Od wielu lat Zarząd Okręgu wespół z Kom. Sport. bije się o wydanie ramowych regulaminów, w ilościach dostępnych nie tylko dla każdego sędziego, klubu, ale i dla każdego zawodnika. Od wielu już lat Zarząd główny obiecuje tę sprawę rozwiązać, jak jednak widzimy bez skutku. Posiadane dotychczas egzemplarze regulaminów nie wystarczyły nawet dla wszystkich sędziów. Mało tego, w czasie każdego sezonu i w jego trakcie były tak często poprawiane, że w głowie każdego działacza mógł powstać tylko chaos.

Dziś mówi się znów o wydaniu regulaminów, szereg ich uległ całkowitej zmianie, dlatego też domagamy się wydania pełnego kompletu regulaminów przed sezonem w ilościach dostępnych dla każdego. Na to muszą znaleźć się środki. Żądamy również, by zmian w regulaminach w trakcie sezonu unikać. Nie będziemy przecież na każde zawody jeździć z pełną teczką A.M.S.

Następnym zagadnieniem to bardzo nikły przydział sprzętu motorowego dla klubów i działaczy. O ile w latach poprzednich notowaliśmy wysiłki, jakie Zarząd Główny czynił, by starać się

o taki sprzęt i rozprowadzać go w terenie, to w roku 1957 otrzymaliśmy go znacznie mniej. I tak motocykli w roku 1957 otrzymaliśmy 19, z tego dla zawodników rozprowadzono 11 szt., dla działaczy 8 szt.

Z powyższego wynika, że sprawa sprzętu jest jedną z najważniejszych i kto wie czy nie ona zadecyduje o dalszym rozwoju sportów motorowych.

Jeszcze gorsza sytuacja istnieje na odcinku sportu samochodowego, który w naszym Okręgu z braku sprzętu nie może się rozwijać. Czy nawet chałupnicze wyrabianie samochodów wyścigowych w Katowicach i Warszawie rozwiąże ten problem, nie wiadomo. Sprawy te nie są łatwe do załatwienia. Nie rozwiąże tego również przydzielenie dla Automobilklubu starego Fiata 1100 ani wysiłki wielu zawodników w przeróbce seryjnych motocykli w wyczynowe.

Na zakończenie należy parę słów poświęcić kontaktom członków Komisji Sportowej z klubami. W zasadzie kontaktów tych nie było w formie pomocy organizacyjnej. Tak się złożyło, że prawie wszyscy członkowie Komisji są sędziami i byli częstymi gośćmi w klubach, jednakże ten kontakt nie uważamy za właściwy i należałoby go rozszerzyć przez wyjazdy do klubów nie tylko na imprezy, ale przed, czy nawet na zebrania do klubów, szczególnie tych mało aktywnych, czy położonych dalej od aktywnych ośrodków motorowych.

W zakończeniu Komisja Sportowa pragnie również wyrazić swe gorące podziękowanie wszystkim działaczom i zawodnikom,którzy uparcie pracują nad rozwojem ukochanego przez nas sportu motorowego i w nowym sezonie życzyć wszystkim osiągnięcia jeszcze lepszych wyników.

Przewodniczący Komisji — Wiceprzewodniczący d/s sport.

(-) Mączyński Franciszek — (-) Nowak Jan

I n d y w i d u a l n e

Wyniki M i s t r z o s t w R a i d o w y c h w 1957 r.

Kl. 125 ccm

			pkt do Mistrz	M e d a l e zł.	sreb.	br.	Miej-sce	
1.	Woyke Witold	AZS Poznań	22	1	1	1	I	Mistrz
2.	Kwintal Kazimierz	LPŻ Piła	14	-	1	2	II	Wicem.
3.	Leonarczyk Władysław	LPŻ Kościan	10	1	-	1	III	"
4.	Rzemyszkiewicz Edgar	LPŻ Piła	8	1	1	-	IV	
5.	Konieczka Zygmunt	LPŻ Kostrzyn	6	-	1	1	V	
6.	Rybicki Edmund	AZS Poznań	5	-	1	2	VI	
7.	Laskowski Andrzej	LPŻ Wągrowiec	4	-	1	1	VII	
8.	Kaczmarek Zygmunt	LPŻ Piła	4	-	1	-	VIII	
		Kl. 250 ccm						
1.	Szyszka Bogdan	LPŻ Poznań	18	2	-	1	I	Mistrz
2.	Drogowski Jan	AZS Poznań	18	1	-	2	II	Wicem.
3.	Przychodny Romuald	LPŻ Poznań	10	-	-	2	III	"
4.	Marciniak Stefan	LPŻ Kostrzyn	8	-	1	2	IV	
5.	Antkowiak Zygmunt	Warta Poznań	8	-	-	1	V	
6.	Drygalski Ryszard	Warta Poznań	7	-	-	2	VI	
7.	Staniów Ryszard	LPŻ Piła	6	-	1	-	VII	
8.	Dyba Aleksander	LPŻ Piła	4	-	1	1	VIII	
		Kl.pow. 250 ccm						
1.	Adamek Tadeusz	LPŻ Poznań	20	1	-	2	I	Mistrz
2.	Michel Stanisław	LPŻ Turek	18	-	1	2	II	I Wicem.
3.	Bednarski Andrzej	LPŻ Piła	12	-	1	1	III	"
4.	Rodzeń Emil	LPŻ Piła	11	-	-	1	IV	
5.	Kaniecki Zygfryd	LPŻ Poznań	6	-	-	1	V	
6.	Józefowicz Zbigniew	LPŻ Poznań	4	-	-	1	VI	
7.	Marciniak Tadeusz	LPŻ Kostrzyn	3	-	-	1	VII	

W y n i k i   z e s p o ł o w e

Mistrzostw Raidowych 1 9 5 7 r.

Lp.	Nazwa Klubu	I Elim.	II Elim.	III Elim.	IV Elim.	Razem	Miejsce	
1.	L.P.Ż. Poznań	6	18	23	26	73	I	Mistrzostwo
2.	L.P.Ż. Piła	30	10	13	17	70	II	I Wicemistrz.
3.	A.Z.S. Poznań	11	19	6	12	48	III	"
4.	L.P.Ż. Turek	-	4	8	6	18	IV	
5.	L.P.Ż. Kostrzyn Wlkp.	4	10	3	-	17	V	
6.	Warta Poznań	12	4	-	-	16	VI	
7.	L.P.Ż. Kościan	-	-	13	2	15	VII	
8.	L.P.Ż. Września	-	-	-	7	7	VIII	
9.	Motoklub Unia Poznań	6	-	-	-	6	IX	
10.	L.P.Ż.Wągrowiec	-	4	-	-	4	X	

W y n i k i Mistrzostw Patrolowych za 1957 r.

Lp.	Nazwa Klubu	pkt.	Medale zł	Medale sr	Medale br	Miejsce	Uwagi:
1.	LPŻ Wągrowiec	14	-	1	-	I Mistrz	Laskowski
2.	LPŻ Wągrowiec	12	1	1	-	II Wicem.	Wojtecki
3.	LPŻ Piła	12	1	-	1	III	Rzemyszkiewicz
4.	LPŻ Turek	8	-	1	-	IV	Michel
5.	LPŻ Piła	8	-	-	1	V	Bednarski
6.	LPŻ Poznań	5	-	1	-	VI	Adamek T.
7.	LPŻ Piła	5	-	-	1	VII	Nadolski
8.	LPŻ Ostrów	4	-	1	-	VIII	
9.	LPŻ Kępno	2				IX	

Zajęte miejsca zespołowo

1.	LPŻ Wągrowiec	26 pkt.	I miejsce
2.	LPŻ Piła	25 pkt.	II miejsce
3.	LPŻ Turek	8 pkt.	III miejsce
4.	LPŻ Poznań	5 pkt.	IV miejsce
5.	LPŻ Ostrów	4 pkt.	V miejsce
6.	LPŻ Kępno	2 pkt.	VI miejsce

Niżej podajemy tabelkę wyników III Ligi Żużlowej - Grupa Północ na 1957 r.

Lp.	Nazwa Klubu	Miejsce
1.	Start Gniezno	I
2.	Polonia Piła	II
3.	S.K.S. Śrem	III
4.	L.P.Ż. Gdańsk	IV
5.	L.P.Ż. Zielona Góra	V

S p r a w o z d a n i e

Komisji Sędziowskiej za rok 1957

Skład Komisji przedstawia się następująco:

1. przewodniczący	Konrad Bukowski
2. zastępca	Franciszek Mączyński
3. sekretarz	Czesław Czyżewski
4. członek	Stefan Piłat
5. członek	Tadeusz Filipiak

W czasie kadencji na miejsce kolegi Tadeusza Filipiaka, który nie zawsze był obecny na zebraniach Komisji, dokooptowano kol. Bolesława Adamskiego. W wyżej wymienionym składzie Komisja pracowała do końca swej kadencji, odbywając zebrania w każdy wtorek tygodnia.

Stan sędziów sportów motorowych na naszym terenie przedstawia się następująco:

1) sędziów klasy „P" (państwowej)	12	
2) sędziów klasy I (wojewódzkiej)	17	
3) sędziów klasy II (powiatowa)	8	
4) sędziów klasy III	25	ogółem: 62

Stan ten w zupełności gwarantował Komisji obsadzanie imprez sportowych. W roku 1957 zanotowaliśmy 74 imprezy sportowe, które wymagały obsad sędziowskich. Biorąc ogólnie to w sprawozdaniu znajdujemy znacznie większą ilość imprez sportowych, nie znaczy to jednak,by imprezy stanowiące różnicę cyfrową nie były obsadzone sędziami. W różnicy tej znajdujemy imprezy do Mistrzostw Polski, imprezy międzynarodowe, imprezy Ligi Państwowej, które zgodnie z regulaminem obsadzało sędziami odpowiedniej klasy, Główne Kolegium Sędziów P.Z.Mot.- Zarząd Główny. Niestety bywało i nieraz, że sędziowie obsadzani przez naszą komisję, z tych czy innych względów - zawsze jednak usprawiedliwionych, nie stawiali się na wyznaczone imprezy i Komisja musiała decydowaćpo prostu w kilku godzinach, szukając z trudem na ich miejsce zastępcy. W wypadkach niemożliwości wyznaczania zastępców, obsadzano imprezy miejscowym aktywem sportowym. Jak wiadomo każdy sędzia główny czy przewodniczący Komisji Sędziowskiej zobowiązany był składać na piśmie w ciągu 24 godzin sprawozdanie. Nie wszyscy jednak przestrzegali

wyznaczony termin. Zaistniały nieraz opóźnienia utrudniały Komisji Sędziowskiej podawanie wyników do prasy, co z kolei odbijało się ujemnie dla organizatorów imprez, zwłaszcza dla tych organizatorów, którzy nie tylko we własnym interesie, ale w interesie ogólnej propagandy sportów motorowych również zaniedbywali przekazywanie sprawozdań do prasy.

Na podstawie sprawozdań, które Komisja analizowała, doszliśmy do wniosku, że aczkolwiek organizatorzy dawali maksimum dobrej woli, to jednak w niektórych wypadkach zapominanie o rzeczy bodajże najważniejszej, a mianowicie o tym, że każda impreza sportowa nie powinna być tylko wyróżnieniem najlepszych zawodników (zapominali o młodych kadrach) i bilansowaniem się wydatków z dochodami, ale każdą imprezę musi przede wszystkim cechować troska o dobrą organizację, która z kolei jest najlepszą propagandą sportu motorowego.

W czasie kadencji odczuwaliśmy brak dostatecznej ilości regulaminów sportowych i dlatego nie wszyscy sędziowie posiadali regulaminy będące podstawą organizacji imprez. Ten stan spowodował, że mimo naszych wysiłków nie wszyscy sędziowie byli na bieżąco i dokładnie zaznajomieni z wszystkimi szczegółami regulaminowymi. Dla uzupełnienia wiedzy i wymiany doświadczeń w okresie kadencji 1957 r. zorganizowaliśmy Okręgową Naradę Sędziów, na której omówione zostały zagadnienia na bieżąco oraz poinformowaliśmy zebranych z treścią Krajowej Narady Sędziów na której byliśmy obecni.

Ogólnie stwierdzić musimy, że aczkolwiek większość sędziów żyje zagadnieniami sportów motorowych na bieżąco, to wśród ich mamy i takich, którzy swe kwalifikacje nie starają się uzupełniać poprzez dokładne zapoznawanie się ze zmianami regulaminów podawanych przez Zarząd Główny na łamach tygodnika „Auto-Moto-Sport".

Na zakończenie porównując okres obecny z poprzednim, stwierdzamy, że mimo zaistniałych niedociągnięć posiadamy osiągnięcia. Osiągnięcia te zawdzięczamy przede wszystkim tym, którzy rozumiejąc rolę sędziego jako arbitra, funkcje swe wypełniali z całym poświęceniem szlachetniej rywalizacji sportowej zawodników, służąc jednocześnie dobrą radą organizatorom i pomagając kolegom działaczom.

/-/ Bukowski Konrad

S p r a w o z d a n i e
z działalności Działu Turystyki i Propagandy Okręgu P.Z.M.
za okres 56-57

Dział Turystyki i Propagandy w okresie sprawozdawczym nie mógł wykazać się większą aktywnością, gdyż pomijając względy natury technicznej, jak brak sprzętu i wysoką cenę benzyny, zbyt mało było chętnych do organizacji większych imprez motorowych o charakterze turystycznym na terenie poszczególnych klubów i sekcji. Z większych imprez na terenie naszego Okręgu należy wymienić:

1. Organizację ogólnopolskiego zjazdu plakietowego do Wrześni z okazji rocznicy Wiosny Ludów. W imprezie tej sprawnie przeprowadzonej przez były A.M.K. Września, wzięło udział około 150 pojazdów.
2. Ogólnopolskiego zjazdu plakietowego do Konina, z okazji 10-lecia sportu motorowego.

Z dalszych należy wymienić organizację przez Okręg 2 wycieczek autobusowych na zawody żużlowe do Leszna, w których wzięło udział około 80 osób i jedną wspólną wycieczkę autobusową do Szczecina na II eliminację do M.P. z udziałem 40 osób.

Pod koniec roku sprawozdawczego rozpoczął działalność oddział Biura Turystyki Motorowej przy Okręgu P.Z.M. Biuro to będąc w stanie organizacji nie wykazało większej działalności.

Jeżeli chodzi o odcinek propagandy sportu motorowego, to trzeba powiedzieć, że wszystkie materiały prasowe, komunikaty i sprawozdania z imprez motorowych, przesyłane przez Okręg jak i kluby, znajdowały zawsze miejsce na łamach prasy poznańskiej. Za bardzo życzliwy stosunek dla spraw propagandy sportu motorowego na naszym terenie, Zarząd Wojewódzki wyraża podziękowanie Redakcjom sportowym pism poznańskich.

Jak już powiedziano na wstępie, dla zwiększenia turystyki motorowej, benzyna winna być po tańszej cenie, co niewątpliwie miałoby bardzo duży wpływ na większe zainteresowanie turystyką masową, licznych posiadaczy pojazdów mechanicznych dotychczas nie zrzeszonych. W tym kierunku nowy Zarząd powinien poczynić energiczne starania u władz centralnych.

Feliks Jankowiak

S p r a w o z d a n i e
Komisji Szkoleniowej

Polski Związek Motorowy Okręg Poznański w roku 1956 posiadał niżej wymienione Ośrodki Szkoleniowe:

1. Ośrodek Szkolenia Motorowego Poznań
2. " " " Gniezno
3. " " " Jarocin
4. " " " Piła

W miesiącu lutym 1956 r. Ośrodek Szkoleniowy w Pile został zlikwidowany ze względu na trudności lokalowe. Oprócz tych Ośrodków w r. 1957 PZM przejął od MTDiL Ośrodki Szkolenia Motorowego w Kaliszu i Lesznie Wlkp.

Stan majątkowy poszczególnych Ośrodków na dzień 31.XII.57 r. przedstawiał się następująco:

Ośrodek Szkolenia Motorowego	Poznań	394 498,37 zł
" " "	Jarocin	131 464,90 zł
" " "	Gniezno	112 992,40 zł
" " "	Kalisz	226 803,53 zł
" " "	Leszno	184 649,13 zł

W skład powyższego majątku wchodzi sprzęt szkoleniowy, części zamienne, inwentarz gospodarczy, materiały oraz gotówka w kasie i banku.

W roku 1956 Ośrodki Szkoleniowe PZM posiadały 15 samochodów osobowych i 12 motocykli.

W r. 1957 stan powiększył się o 11 samochodów osobowych, 8 motocykli oraz 5 samochodów ciężarowych.

Sześć samochodów osobowych zakupiono z funduszy PZM, 5 natomiast przejęto z Ośrodków MTDiL. W okresie sprawozdawczym 3 samochody osobowe wycofano z ruchu jako nie nadające się do naprawy przeznaczając je na rozbiórkę na ewent. wymienne dla pozostałych i na modele szkoleniowe.

Motocykle w ilości 8 sztuk zakupione zostały z funduszy P.Z.Mot. Obecny stan motocykli wynosi 18 szt., ponieważ 2 zostały jako nie nadające się do dalszej eksploatacji wycofane i przeznaczone na modele szkoleniowe.

Samochody ciężarowe w ilości pięciu sztuk przekazane zostały PZM wraz z Ośrodkami Szkolenia przez MTDiL.

Stan techniczny taboru przejętego z Ośrodków MTDiL przedstawia się następująco: samochody ciężarowe (2 z Ośrodka Szkoleniowego Leszno i 3 z Ośrodka Szkoleniowego Kalisz) oraz 3 osobowe w stanie nadającym się do dalszej eksploatacji, natomiast pozostałe 2 samochody osobowe zostały wycofane z ruchu.

Praca poszczególnych Ośrodków Szkoleniowych przedstawia się następująco:

ROK 1 9 5 6

Ośrodek Szkoleniowy:	Ilość uzyskanych pozwoleń kategoria			Razem:	
	samochod.	samochod. motocykl.	motocykl.		
Poznań	56	777	805	1638	
Gniezno	7	258	362	628	
Jarocin	9	431	162	602	
Piła		10		10	
Ogółem:	72	1476	1329	2878	

Plan szkoleniowy w roku 1956 wykonany został w 150,6 %

ROK 1 9 5 7

Ośrodek Szkoleniowy:	Ilość uzyskanych pozwoleń kategoria			Razem	UWAGI:
	samochod.	samochod. motocykl.	motocykl.		
Poznań	173	892	462	1527	
Gniezno	24	403	573	1000	
Jarocin	17	152	315	484	
Leszno	12	119	62	193	od VIII
Kalisz	24	239	343	606	1957 r.
Ogółem	250	1805	1755	3810	

Ponadto w r. 1957 Zarząd Okręgowy PZM łącznie z Ośrodkami Szkoleniowymi przeszkolił 584 traktorzystów.

Ostateczne zestawienie za okres sprawozdawczy odnośnie wyszkolenia kierowców przedstawia się następująco:

	326 kierowców kategorii	amatorskiej samochod.
	3281 " "	amat.samochod.-motocykl.
	3084 " "	motocyklowej
	584 " "	ciągnikowej
Razem:	7275 kierowców	

Przeciętna średnia roczna ilość jazd przypadających na jednego instruktora w r. 1956 wynosi:

w Ośrodku Szkolenia Poznań	7658
" " Jarocin	9925
" " Gniezno	5737

Przeciętna średnia roczna ilość jazd przypadająca na jednego ucznia w r. 1956 wynosi:

w Ośrodku Szkolenia Poznań	(samochód)	22,4	(motocykl.)	6,9
" " Jarocin	"	14,7	"	5,7
" " Gniezno	"	22,7	"	8,7

Przeciętna średnia roczna ilość jazd przypadających na jednego instruktora w r. 1957 wynosi:

w Ośrodku Szkolenia	Poznań	8226
" "	Jarocin	5234
" "	Gniezno	5753

Przeciętna średnia roczna ilość jazd przypadająca na jednego zapisanego ucznia wynosi:

w Ośrodku Szkolenia	Poznań	20,-
" "	Jarocin	14,1
" "	Gniezno	10,7

Przeprowadzone kontrole pod względem systemu nauczania, gospodarki administracyjno-finansowej oraz utrzymania sprzętu szkoleniowego wykazały, że personel niektórych Ośrodków nie zawsze spełnia należycie swoje obowiązki. Często daje się zauważyć brak troski o należytą konserwację i utrzymanie sprzętu szkoleniowego. Dotyczy to szczególnie Ośrodków Szkoleniowych Jarocin i Gniezno. Poza tym zwłaszcza w Ośrodku Gniezno samochody szkoleniowe posiadają zbyt duży przebieg związany z pracami administracyjnymi. Niedociągnięcia stwierdzone w obu Ośrodkach są w pewnym stopniu usprawiedliwione, ponieważ w Ośrodku Szkol. Jarocin od dłuższego czasu brak kierownika, w Gnieźnie natomiast kierownik kilka miesięcy chorował. Tak więc czynności związane z kierownictwem Ośrodków ciążyły na instruktorach, którzy w tych warunkach nie mogli podołać ogromowi pracy.

Czołowe miejsce zarówno pod względem utrzymania sprzętu, jak i poziomu nauczania (mały odsiew na egzaminach) zajmuje Ośrodek Szkoleniowy w Poznaniu. Jest to zasługa całego personelu, a zwłaszcza kierownika Ośrodka ob. Zagórskiego.

Ośrodki szkoleniowe Kalisz i Leszno, ze względu na stosunkowo krótki okres pracy pod zarządem PZM, nie mogą być szczegółowo analizowane.

Komisja Szkoleniowa P.Z.M. zaleca przyszłemu Zarządowi zweryfikować instruktorów poszczególnych Ośrodków Szkoleniowych, a zwłaszcza tych, które będą prowadzić szkolenie kierowców zawodowych.

/-/ Stanisław Świdziński
Wiceprzewodniczący d/s szkolenia

B I L A N S   N E T T O

Polskiego Związku Motorowego - Zarząd Okręgowy Poznań,
na 31.XII.1956

Aktywa:		Pasywa	
1) Środki trwałe	378 446,15	Fundusz własny	510 128,68
2) Środki finansowe	186 406,49	Zysk	177 057,71
3) Należności	46 968,82	Zobowiązania	65 997,43
4) Materiały i towary	162 223,43	Fundusze (akcj.socj.)	18 924,27
5) Rozliczenia międzyokresowe	1 063,20		
	772 108,09		772 108,09

Rachunek wyników za okres od 1.I.56 - do 31.XII.56

Wydatki:		Wpływy:	
1) Płace i świad.	567 444,22	1) Realizacja usług odpłatnych	1 533 133,35
2) Bezosobowy fundusz płac	418 355,55	2) Dotacje	91 489,-
3) Podróże służbowe	83 346,10	3) Wpływy inne	15 823,92
4) Wydatki biurowe i gospodarcze	112 786,65		
5) Wydatki transportowe	177 881,89		
6) Biblioteki	6 126,08		
7) Specj.wydatki szkolen.	5 203,22		
8) Wydatki inne	92 244,85		
	1 463 388,56		
+ zysk	177 057,71		
	1 640 446,27		1 640 446,27

B I L A N S   N E T T O

Polskiego Związku Motorowego - Zarząd Okręgowy Poznań, na 31.XII.1957

Aktywa:		Pasywa:	
1) Środki trwałe	797 902,93	Fundusz własny	1 049 623,11
2) Środki finansowe	234 290,99	Zysk	322 619,81
3) Należności	16 294,18	Zobowiązania	59 172,64
4) Materiały i towary	386 772,11	Fundusze (akcj.Socj.)	6 864,15
5) Rozliczenia międzyokresowe	3 019,50		
	1 438 279,71		1 438 279,71

Rachunek wyników za okres od 1.I.57 - do 31.XII.57

Wydatki:		Wpływy:	
1) Płace i świad.	714 031,73	1) Realizacja usług odpłatnych	1 703 141,40
2) Bezosobowy fundusz płac	158 118,18	2) Dotacje	94 390,-
3) Podróże służbowe	99 093,10	3) Wpływy inne	30 183,71
4) Wydatki biurowe i gospodarcze	149 445,84		
5) Wydatki transportowe	229 621,48		
6) Biblioteki	3 664,25		
7) Specj.wydatki szkolen.	18 337,30		
8) Wydatki inne	132 783,42		
	1 505 095,30		
+ zysk	322 619,81		
	1 827 715,11		1 827 715,11

Polski Związek Motorowy - Zarząd Okręgowy Poznań w czasie dwuletniej kadencji 1956-1957 w stałej trosce o właściwą gospodarkę mieniem społecznym, oszczędne i celowe dysponowanie szczupłymi środkami finansowymi wypracował zysk na sumę zł 499 677,52. Suma powyższa nie jest wyłącznie gotówką, lecz na nią składa się majątek Zarządu Okręgu PZM Poznań w postaci powiększonego taboru szkoleniowego, części zamiennych i zapasowych, ogumienia, urządzeń biurowych, pomocy naukowych, druków odpłatnych itp. Majątek Polskiego Związku Motorowego Okręg Poznański wynosił na dzień 31.XII.1957 r. zł 1 827 715,11. W porównaniu do stanu na dzień 31.XII.1955 r. majątek Zarządu Okręgu wzrósł o zł 1 203 511,08. Na powiększenie majątku nie tylko składa się wypracowana nadwyżka w okresie 2-letniej kadencji Zarządu, lecz także przyjęty majątek w użytkowanie Ośrodków Szkolenia Motorowego w Kaliszu i Lesznie od Min. Transportu Drog. i Lotniczego w czerwcu 1957 r.

Analizując rachunek wyników za lata 1956 i 1957 zauważamy, że płace i świadczenia stanowią 30 - 40 % ogólnie poniesionych nakładów. Wysokość w.w. procentów znajduje uzsadnienie w tym, że 80 % funduszu płac, to wydatki osobowe pracowników szkoleniowych, których premia uzależniona jest od wypracowanego planu szkoleniowego, z czym wiążą się wpływy za udzielone jazdy szkoleniowe.

Wydatkowana kwota zł 418 355,55 w roku 1956 na bezosobowy funduszu płac, stanowi 65 % ogólnego obrotu z tytułu wykonanych ekspertyz i w ramach prac zleconych przez rzeczoznawców Okręgu. Bezosobowy fundusz płac w roku 1957 zmniejszył się do kwoty zł 158 118,18. W kwocie tej mieszczą się wynagrodzenia dla organizatorów kursów motorowych w terenie oraz wynagrodzenia za przeprowadzone wykłady w ramach prac zleconych.

Zwiększone wydatki na podróże służbowe w roku 1957 wynoszące zł 99 093,10 mają uzasadnienie w tym, że od półrocza 1957 r. Okręg Poznański prowadził 5 stałych Ośrodków Szkolenia Motorowego, podczas gdy za poprzedni okres miał ich Okręg tylko 3. Ponadto trzeba stwierdzić, że znaczna większość kursów motorowych jest prowadzona przez Ośrodki w terenie, z czym związane są koszty delegacji pracowników szkoleniowych. Tylko znikoma ilość kursów w przeciągu roku prowadzona jest na miejscu w siedzibie Ośrodka.

Z ogólnej sumy wydatkowanej na wydatki biurowe i gospodarcze w roku 1956 zł 112 786,65 i w roku 1957 zł 149 445,84 czołową pozycję zajmują czynsze i świadczenia za lokale Ośrodków i Okręgu oraz za wynajmowanie sal wykładowych w terenie. Pozostałe wydatki tej grupy stanowią: opłaty poczt. i telefoniczne, utrzymanie czystości, opał, światło, remont bieżący lokali i materiały biurowe.

Dalszą poważną grupę wydatków stanowią wydatki transportowe. W roku 1956 wydatkowano w tej grupie zł 117 881,89, w roku 1957 229 621,48. Kwoty te wydatkowano głównie na konserwacje i remonty bieżące pojazdów mechanicznych. Ośrodków oraz na paliwo. Pozornie wydająca się wysoka kwota wydatkowana na tę właśnie grupę była podyktowana koniecznością napraw starego taboru szkoleniowego.

Grupa następna - biblioteki-nie wymaga specjalnych komentarzy. W grupie tej mieszczą się wydatki na zakup książek, prenumeratę czasopism oraz oprawę książek.

W grupie-specjalne wydatki szkoleniowe-ewidencjonowane są wydatki związane z prowadzeniem kursów dla traktorzystów.

Wydatki inne obejmują takie koszty jak: ubezpieczenia rzeczowe, amortyzacja środków trwałych, nagrody sportowe oraz w roku 1957 dotacja w wysokości zł 10 000,- dla Automobilklubu Wielkopolskiego.

Reasumując całość ogólnych nakładów stwierdzić należy, że były uzasadnione prowadzoną działalnością szkoleniową i innymi celami zgodnie ze statutem Polskiego Związku Motorowego i znajdują pokrycie w osiągniętych wpływach.

Mimo ogólnokrajowych trudności gospodarczych, zwłaszcza w roku 1957 ustępujący Zarząd Okręgu ustabilizował gospodarkę finansową, powiększył majątek Okręgu PZM i tym samym nowo wybrany Zarząd powinien bez trudności kontynuować pracę nad dalszym rozwojem sportu motorowego i motoryzacji.

Skarbnik:

(-) Grzegorz Galusik